



(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
02.09.1998 Patentblatt 1998/36

(51) Int. Cl.⁶: F16C 29/00

(21) Anmeldenummer: 98101559.7

(22) Anmeldetag: 29.01.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE
Benannte Erstrecksstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 28.02.1997 DE 19708200
05.09.1997 DE 19738987

(71) Anmelder: Deutsche Star GmbH
97424 Schweinfurt (DE)

(72) Erfinder:
• Klein, Michael
97506 Grafenrheinfeld (DE)

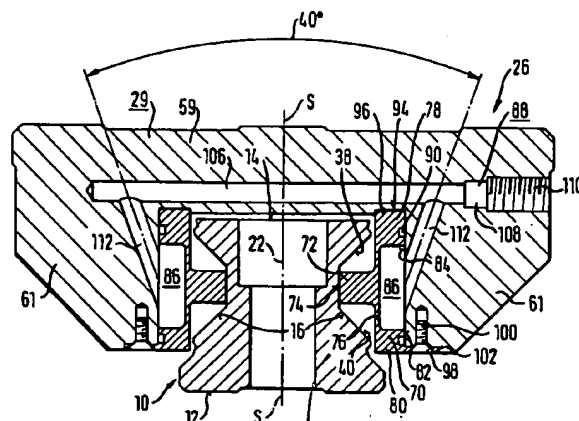
• Rossteuscher, Heinz
97525 Schwebheim (DE)
• Schlereth, Rudolf
97705 Frauenroth (DE)

(74) Vertreter:
Weickmann, Heinrich, Dipl.-Ing. et al
Patentanwälte
H. Weickmann, Dr. K. Fincke
F.A. Weickmann, B. Huber
Dr. H. Liska, Dr. J. Prechtel, Dr. B. Böhm, Dr. W.
Weiss,
Kopernikusstrasse 9
81679 München (DE)

(54) Linearführungseinrichtung

(57) Bei einer Linearführungseinrichtung ist der auf einer Führungsschiene (10) laufende Führungswagen mit einer Bremsvorrichtung (26) ausgerüstet. Die Bremsvorrichtung (26) umfasst Bremschuhe (72) zum bremsenden Eingriff mit einer Bremsbahn (74) der Führungsschiene (10). Die Bremschuhe (72) sind durch einen flexiblen Bremschuhträger (70) getragen, der an eine Fluidendruckkammer (86) angrenzt. Der flexible Bremschuhträger (70) ist von einer Begrenzungswand (70) gebildet, welche von sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) gesondert hergestellt ist, längs ihres Randbereichs gegenüber sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) abgedichtet ist, längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs an den sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) im wesentlichen starr befestigt ist und zumindest in einem Zentralbereich (76) ihrer Flächenausdehnung zur Bremsbahn (74) hin elastisch wölbbar ist.

FIG. 3



flexes to engage 72
72 not resting on the rolling element surface

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Linearführungseinrichtung umfassend mindestens eine auf einem Führungsbahnsystem geführte Führungswagenbaugruppe mit einer Bremsvorrichtung zur Abbremsung oder/und Feststellung oder/und Schwingungsdämpfung der Führungswagenbaugruppe gegenüber dem Führungsbahnsystem, wobei die Bremsvorrichtung mindestens eine Bremsfläche umfaßt, welcher mit der Führungswagenbaugruppe zur gemeinsamen Bewegung längs des Führungsbahnsystems verbunden ist, wobei weiter diese Bremsfläche zum reibenden Eingriff mit einer in Längsrichtung des Führungsbahnsystems verlaufenden Bremsbahn bestimmt und eingerichtet ist, und wobei die Bremsfläche durch einen flexiblen Bremsflächenträger getragen und durch Fluidendruckaufbau in einer an den Bremsflächenträger angrenzenden Fluidendruckkammer gegen die Bremsbahn andrückbar ist.

Linearführungseinrichtungen der gattungsgemäßen Bauart sind bekannt, beispielsweise aus der DE 37 42 965 A1, der DE 41 04 717 A1 und der DE 195 33 077 A1.

Die Ausführungsformen nach den beiden erstgenannten Offenlegungsschriften beruhen darauf, daß der jeweilige Brems Schuh von einer räumlich geformten Blähkammer getragen ist, die aus flexiblem Material besteht und durch Erhöhung des in ihrem Innenraum herrschenden Fluidendrucks so deformiert werden kann, daß der Brems Schuh an der Bremsbahn mehr oder minder stark angedrückt wird.

Es hat sich gezeigt, daß es relativ schwierig ist, die Blähkammern so formstabil auszuführen, daß der Brems Schuh im drucklosen Zustand eine definierte Lage gegenüber der Bremsbahn einnimmt. So ist nicht auszuschließen, daß der Brems Schuh im drucklosen Zustand unkontrolliert und mit ungleichmäßiger Anlage an der jeweiligen Bremsbahn anliegt.

Die DE 195 33 077 A1 zeigt einen völlig anderen Weg auf. Sie verzichtet darauf, den Brems Schuh an einer insgesamt flexiblen Blähhaut zu lagern, wie dies aus den beiden erstgenannten Druckschriften grundsätzlich bekannt war, und bringt den Brems Schuh an einem einstückig mit dem Grundkörper einer Läuferbaugruppe angeordneten Biegearm an, der um ein sich über die ganze Länge des Läufers erstreckendes, als Schwächungsstelle ausgebildetes Gelenk schwenkbar ist. Bei dieser Ausführungsform läßt sich zwar eine definierte Stellung des Brems Schuhs in Abwesenheit von Druckbeaufschlagung erhalten. Andererseits wird durch die Schwenklagerung ein gleichmäßiges Aufliegen der wirksamen Bremsfläche des Brems Schuhs auf die Bremsbahn sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Hinzu kommt noch, daß durch die Art der einstückigen Lagerung des Brems Schuhs an dem Läufer auch eine Selbsteinstellung der Parallelität des Brems Schuhs zu der Bremsbahn in Laufrichtung praktisch

unmöglich ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, mit einfachen Mitteln eine Bremsvorrichtung zu schaffen, bei der einerseits im drucklosen Zustand eine relativ gut definierte Lage des Brems Schuhs gegenüber der Bremsbahn gewährleistet ist und andererseits eine gleichmäßige Druckeinwirkung des Brems Schuhs auf die Bremsbahn möglich wird. Weiterhin soll die Bremsvorrichtung hinsichtlich der mechanischen Bearbeitung und der Montage einfach und kostengünstig sein und eine effektive Abdichtung der fluidenführenden Räume über lange Zeit gewährleisten sein.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß der flexible Bremsflächenträger mit einer die Fluidendruckkammer im wesentlichen nur zur Bremsbahn hin abgrenzenden plattenförmigen oder flachschalenförmigen Begrenzungswand ausgebildet ist, welche von sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer gesondert hergestellt ist, längs ihres Randbereichs gegenüber sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer abgedichtet ist, längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe im wesentlichen starr befestigt ist und zumindest in einem Zentralbereich ihrer Flächenausdehnung zu der Bremsbahn hin elastisch wölbar ist.

Wenn hier von Fluidendruckeinwirkung gesprochen wird, so kommen als Betriebsfluide sowohl Flüssigkeiten als auch Gase in Frage. Der Begriff "Flüssigkeit" soll dabei auch zähe bis zähelastische Medien umfassen.

Die Ausgestaltung des flexiblen Bremsflächenträgers als plattenförmige oder flachschalenförmige Begrenzungswand stellt sicher, daß auch nach langer Gebrauchszeit im drucklosen Zustand eine definierte Lage der Bremsfläche gegenüber der Bremsbahn besteht, so daß die Bremsfläche mit geringem Abstand gegenüber der Bremsbahn eingestellt werden kann, wenn eine Anlage im unbelasteten Zustand unerwünscht ist. Sollte es andererseits erwünscht sein, im drucklosen Zustand eine gewisse Mindestreibung einzustellen, so läßt sich diese bei Ausbildung des Bremsflächenträgers als plattenförmige oder flachschalenförmige Begrenzungswand ebenfalls relativ genau einstellen, da die aus relativ steifem Material bestehende Begrenzungswand ein kontrollierbares Wölbungsverhalten besitzt.

Durch entsprechende Abstimmung der Größe und Lage der Bremsfläche relativ zu dem Umriß der Begrenzungswand läßt sich eine solche Lagerung der Bremsfläche erreichen, daß bei Fluiddruckeinwirkung auf die Begrenzungswand mit guter Gleichmäßigkeit der Flächenpressungen zwischen Bremsfläche und Bremsbahn gerechnet werden kann.

Die Begrenzungswand kann einstückig mit einem versteifenden Rahmen ausgebildet sein. Wird die Begrenzungswand aus Kunststoff hergestellt, so ist es ohne weiteres möglich, Begrenzungswand und Rahmen aus Kunststoff zu gießen oder zu pressen, insbesondere nach der Spritzgußtechnik. Wird die

Begrenzungswand aus Metall, z. B. Stahl, hergestellt, so läßt sie sich mit dem Rahmen durch einfache spanabhebende Bearbeitungsvorgänge, bei großen Stückzahlen und Rentierlichkeit entsprechender Werkzeuge aber auch durch plastische Kalt- oder Warmverformung herstellen.

Die Bremsfläche selbst kann ebenfalls einstückig mit der Begrenzungswand ausgebildet werden, vorzugsweise als Teil eines vorspringenden Bremschuhs.

Eine nahezu kardanische Lagerung des Bremschuhs läßt sich erreichen, wenn der Verbindungsbereich der Bremsfläche mit der Begrenzungswand von dem Randbereich allseitigen Abstand.

Der versteifende Rahmen kann auf der von der Bremsfläche abgelegenen Seite der Begrenzungswand zur fluiddichten Anlage an einer Gegenanlagefläche der Linearführungseinrichtung vorspringen. Damit ergibt sich eine mögliche Flachschaalenform.

Im Hinblick auf etwaige Reparaturen ist vorgesehen, daß die Begrenzungswand an der Führungswagenbaugruppe lösbar befestigt ist, beispielsweise durch Schraubmittel und/oder durch formschlüssigen Eingriff.

Die Führungswagenbaugruppe kann, wie an sich bekannt, im wesentlichen U-förmig ausgeführt sein mit einem einer Kopffläche einer Führungsschiene benachbarten Stegteil und mit Seitenflächen der Führungsschiene benachbarten Schenkelteilen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Bremseinrichtung. Dann wird der Randbereich der Begrenzungswand bevorzugt gegenüber der Führungsschienenennahen Seite eines Schenkelteils abgedichtet.

Die Befestigung kann dabei beispielsweise so erfolgen, daß ein dem Stegteil naher Teil des Randbereichs in die Führungswagenbaugruppe formschlüssig eingreift und ein dem Stegteil fernerer Teil des Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe unter Sicherung des formschlüssigen Eingriffs befestigt ist. Dabei kann der Randbereich mindestens einen Befestigungsflansch aufweisen, welcher an einer dem Stegteil fernen Endfläche des jeweiligen Schenkelteils anliegt und dort - vorzugsweise durch Schraubmittel - befestigt ist.

Die Bremsfläche des Führungsbahnsystems kann beispielsweise zur Anlage an einer als Bremsbahn ausgebildeten Bodenfläche einer in einer Seitenfläche einer Führungsschiene versenkt liegenden Führungsnut ausgebildet sein; dies gilt insbesondere dann, wenn die Flankenflächen dieser Führungsnut zur Führung der Führungswagenbaugruppe bestimmt und ausgebildet sind.

Die Führungswagenbaugruppe kann einen durch Rollmittel an dem Führungsbahnsystem geführten Laufwagen umfassen. Die Bremseinrichtung kann dann entweder an dem Laufwagen unmittelbar angeordnet sein; es ist aber auch möglich, daß die Bremseinrichtung als eine gesonderte, mit dem Laufwagen zur gemeinsamen Bewegung verbundene Baugruppe ausgebildet ist, welche an dem Laufwagen lösbar oder

unlösbar befestigt wird. Dabei kann die Bremseinrichtung an dem Laufwagen entweder unmittelbar befestigt sein oder unter Vermittlung eines Objekts oder eines anderen Brückenteils.

Die Begrenzungswand kann als Metallteil, insbesondere Stahlteil, hergestellt werden, unter Umständen auch als ein steifes Kunststoffteil. Im Gegensatz zu Blähschläuchen, wie sie beispielsweise aus der DE 41 04 717 A1 als Träger von Bremsflächen bekannt sind, sollen die erfindungsgemäß zur Anwendung kommenden Begrenzungswände eine sehr viel höhere Drucksteifigkeit in der jeweiligen Wandebene besitzen.

Die Begrenzungswand kann nach einer ersten Ausführungsform um zwei zueinander im wesentlichen orthogonale Achsen biegsam sein. In diesem Fall entsteht bei der Wölbung eine 3-dimensionale Kuppelfläche und man kann die Begrenzungswand als eine rundum eingespannte Membran ansprechen.

Nach einer weiteren Ausführungsform ist die Begrenzungswand nach Art eines Biegebalkens in zwei voneinander beabstandeten Teilbereichen ihres Umfangsbereichs eingespannt. In diesem Fall stellt sich die bei Druckbeaufschlagung einstellende Wölbung als eine im wesentlichen zylindrische Wölbung dar, wobei der Wölbungsbogen nicht etwa ein Kreisbogen sein muß, sondern beispielsweise parabelförmigen Verlauf haben kann.

Dabei erweist es sich als vorteilhaft, wenn die Begrenzungswand an ihren in Längsrichtung des Führungsbahnsystems beabstandeten Enden eingespannt ist. Mindestens eines dieser Enden kann dabei in einem Schlitz einer Endplatte aufgenommen und dadurch eingespannt sein.

Die beiliegenden Figuren erläutern die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels. Es stellen dar:

- Fig. 1 eine Gesamtansicht einer erfindungsgemäßen Linearführungseinrichtung;
- Fig. 2 den Schnitt II-II gemäß Fig. 1;
- Fig. 3 den Schnitt III-III gemäß Fig. 1;
- Fig. 4 eine Draufsicht auf eine Begrenzungswand einer erfindungsgemäßen Bremseinrichtung;
- Fig. 5 den Schnitt V-V gemäß Fig. 4,
- Fig. 6 eine Explosionsdarstellung einer weiteren Ausführungsform und
- Fig. 7 einen Schnitt nach Linie VII-VII der Fig. 6.

In Fig. 1 ist eine Führungsschiene mit 10 bezeichnet. Diese Führungsschiene 10 weist eine Basisfläche 12, eine Kopffläche 14 und zwei Seitenflächen 16 auf. Die Führungsschiene 10 wird von mittigen Bohrungen 18 durchsetzt und kann durch Gewindebolzen, die

diese Bohrungen 18 durchsetzen, auf einer Grundkonstruktion (nicht dargestellt) befestigt werden.

Auf der Führungsschiene 10 ist eine Führungswagenbaugruppe 20 längs einer Schienenachse 22 verschiebbar geführt. Die Führungswagenbaugruppe 20 besteht aus einer Läuferbaugruppe 24 und einer Bremsenrichtungsbaugruppe 26, die zur gemeinsamen Bewegung miteinander z.B. durch Verschrauben verbunden sind. An dem Grundkörper 28 der Läuferbaugruppe 24 sind Bohrungen 30 angedeutet. Diese als Gewindebohrungen ausgebildeten Bohrungen dienen zur Aufnahme von Bolzen, mittels welcher ein Objekt, beispielsweise ein Tisch, auf dem Grundkörper 28 befestigt werden kann.

Die Bremsenrichtungsbaugruppe 26 kann in gleicher Weise an dem Objekt bzw. dem Tisch befestigt sein, so daß die Bremsenrichtungsbaugruppe 26 durch das Objekt bzw. den Tisch oder eine Brücke mit der Läuferbaugruppe 24 verbunden ist. Alternativ kann auch vorgesehen sein, daß die Bremsenrichtungsbaugruppe 26 in den Grundkörper 28 der Läuferbaugruppe 24 integriert ist.

In Fig. 2 ist der Grundaufbau der Läuferbaugruppe 24 angedeutet. Diese Läuferbaugruppe 24 umfaßt den Grundkörper 28 und, wie aus Fig. 1 ersichtlich, Kopfstücke 32. Die Läuferbaugruppe 24 ist auf der Führungsschiene 10 durch insgesamt vier endlose Kugelumläufe oder alternativ Rollenumläufe geführt. Die Kugelumläufe sind mit 34 und 36 bezeichnet. Jeder Kugelumlauf 34,36 weist eine tragende Laufkugelreihe 34a bzw. 36a und eine rücklaufende Laufkugelreihe 34b bzw. 36b auf. Die tragenden und die rücklaufenden Laufkugelreihen 34a,36a bzw. 34b,36b sind durch Bogenkugelreihen (nicht dargestellt) miteinander verbunden, welche in den Kopfstücken 32 geführt sind. Die tragenden Laufkugelreihen 34a und 36a laufen auf Führungsbahnen 38 und 40 der Seitenflächen 16 und die rücklaufenden Laufkugelreihen 36b,38b werden innerhalb des Grundkörpers 28 in Rücklaufbohrungen 42 geführt. Jeweils zwei Kugelumläufe 34,36 liegen auf einer Ebene, die orthogonal zur Symmetrieebene S-S der Linearführungseinrichtung liegt.

Die in den beiden längsseitigen Endbereichen des Grundkörpers 28 liegenden Kopfstücke 32 sind mit ihren jeweiligen Anlageflächen 44 innerhalb einer Ausnehmung untergebracht, welche eine Anlagefläche 46 des Grundkörpers 28 bildet. Vier U-förmige Ausnehmungen (nicht dargestellt) in den Kopfstücken 32 bilden äußere Umlenkflächen für die Bogenkugelreihen. Weiterhin können in den Kopfstücken 32 Umlenkstücke (nicht dargestellt) plaziert sein, sowie ein Versorgungsanschluß 48 für ein nicht dargestelltes Schmiermittelversorgungssystem, das die Versorgung der vier Kugelumläufe 34,36 mit Schmierstoff sicherstellt. Insofern kann auf die DE 36 20 571 verwiesen werden.

In Fig. 2 erkennt man zwei sich axial erstreckende Haltestege 50, die zusammen mit der Endplatte 32 einstückig ausgebildet sind und die Aufgabe haben, die

lastübertragenden Laufkugelreihen 34a,36a im Grundkörper 28 während des Bewegungsablaufs zu führen, d. h. mittels der Haltebahnen 52 an den Laufbahnen 54,56 des Grundkörpers 28 zu halten, und zwar schon vor dem Zusammenbau des Grundkörpers 28 mit der Schiene 10, bei dem dann die lastübertragenden Laufkugelreihen 34a,36a in Eingriff mit den lastaufnehmenden Führungsbahnen 38,40 der Schiene 10 kommen. Dadurch ist sichergestellt, daß die Laufkugeln auch außerhalb der Schiene 10 im Grundkörper 28 sicher gehalten sind.

Wie man insbesondere in der Fig. 2 sieht, ist der Grundkörper 28 im wesentlichen U-förmig mit einem einer Kopffläche 14 der Führungsschiene 10 benachbarten Stegteil 58 und mit den Seitenflächen 16 der Führungsschiene 10 benachbarten Schenkelteilen 60 ausgeführt. Um ein Eindringen von Schmutz in den Bereich der Kugelumläufe 34,36 zu verhindern, sind die Kopfstücke 32 mit Dichtplatten 62 versehen, die in Ausnehmungen 64 der Endplatten 32 aufgenommen sind. Die Dichtplatten 62 verhindern mit ihrer dem Profil der Schiene 10 folgenden Dichtkante 66 das Eindringen von Schmutz, und zusätzlich eingelegte Dichtstreifen 68, die unmittelbar oberhalb bzw. unterhalb der lastübertragenden Laufkugelreihen 34a,36a im Grundkörper 28 sowie an den Endplatten 32 angebracht sind und bis an die Dichtplatten 62 heranreichen, sorgen dafür, daß kein Schmutz, der eventuell über die Schienenbohrungen 18 in den Grundkörper 28 hineingelangt ist, die Laufkugeln bzw. die Kontaktzone mit der Schiene 10 erreicht. Damit ist eine annähernd hermetische Abdichtung des Abwälzbereichs ermöglicht.

In Fig. 3 ist die erfindungsgemäße Bremsenrichtungsbaugruppe 26 dargestellt (im folgenden Bremsenrichtung genannt), die einen Grundkörper 29 aufweist und zur Abbremsung der Führungswagenbaugruppe 20 dient. Die Bremsenrichtung 26 weist, wie aus Fig. 3 ersichtlich, den einstückigen, U-förmigen Grundkörper 29 auf, welcher die Führungsschiene 10 umgreift, mit einem Stegteil 59 der Kopffläche 14 der Führungsschiene 10 gegenüberliegt und mit seinen Schenkeln 61 den Seitenflächen 16 der Schiene 10 gegenüberliegt.

Im folgenden genügt die Beschreibung einer Symmetriehälfte der in Fig. 3 dargestellten Bremsenrichtung 26, da diese in bezug auf die Symmetrieebene S-S symmetrisch unterteilt ist.

Die Bremsenrichtung 26 umfaßt eine flachschalenförmige Begrenzungswand 70, die an dem Schenkel 61 des Grundkörpers 29 angebracht ist, und zwar so, daß sie einer Seitenfläche 16 der Führungsschiene 10 gegenüberliegt. Auf der schienenennahen Seite der Begrenzungswand 70 ist ein Bremsenschuh 72 vorgesehen, welcher gegen eine Bremsbahn 74 der Führungsschiene 10 andrückbar ist. Die Bremsbahn 74 ist, wie in Fig. 3 zu sehen, zwischen den beiden Laufbahnen 38,40 angeordnet. Der Bremsenschuh 72 sitzt mit seinem schienenfernen Ende auf einem flexiblen Bremsflä-

chenträger auf, nämlich auf einem zentralen Flachmembranbereich 76 der Begrenzungswand 70. Der Randbereich der Begrenzungswand 70 ist einstückig mit dieser als ein im wesentlichen starrer Rahmen 78.

Wie man in Fig. 4 sieht, ist der Verbindungsbereich des Bremsschuhs 72 mit dem Flachmembranbereich 76 von dem Rahmen 78 allseitig beabstandet. Wie man insbesondere in Fig. 3 sieht, weist der Rahmen 78 auf der vom Bremsschuh 72 abgelegenen Seite des Flachmembranbereichs 76 einen über die Ebene des Flachmembranbereichs 76 vorspringenden Überstand 80 mit einer Anlagefläche 82 zur fluiddichten Anlage an einer Gegenanlagefläche 84 des Grundkörpers 29 auf, so daß durch den Flachmembranbereich 76, den Rahmen 78, den Überstand 80 und die Gegenanlagefläche 84 eine Druckkammer 86 für die Aufnahme eines Bremsmediums gebildet wird. Dieses Bremsmedium ist beispielsweise ein hydraulisches Öl oder ein Gas. Die Begrenzungswand 70 hat ihren Namen wegen ihrer Funktion der Begrenzung der Druckkammer 86.

Die Druckkammer 86 ist über den Leitungsweg 88 mit einer nicht dargestellten Bremsmedium-Versorgungseinrichtung verbunden, welche den für die Betätigung der Bremseinrichtung 26 nötigen Bremsdruck bereitstellt. Zur Abdichtung der Anlagefläche 82 der Begrenzungswand 70 gegenüber der Gegenanlagefläche 84 des Schenkels 61 kann beispielsweise eine Ringdichtung in einer den Membranbereich 76 umschließenden Ringnut 90 des Überstands 80 untergebracht sein, so daß die Abdichtung allseits geschützt und gestützt ist und deshalb über lange Standzeiten dicht bleibt.

Der Rahmen 78 ist an dem Grundkörper 29 durch Gewindebolzen lösbar befestigt, wobei die Gewindebohrungen so angeordnet sind, daß auch im zusammengebauten Zustand, d. h. wenn der Grundkörper 29 bereits an der Führungsschiene 10 angeordnet ist, die Gewindebolzen in die zugehörigen Bohrungen eingesetzt und anschließend verschraubt werden können, was ein einfaches nachträgliches Justieren des Bremsschuhs 72 relativ zur zugehörigen Bremsbahn 74 erlaubt.

In Fig. 4 erkennt man in den Endbereichen des Rahmens 78 Gewindebohrungen 92, in welche nicht dargestellte Gewindebolzen von der schienenfernen Seite des Schenkels 61 aus eingreifen. Um auch bei hohen Bremsdrücken ein Abheben des Rahmens 78 von der Gegenanlagefläche 84 und damit ein Austreten von Bremsmedium zu verhindern, ist der Grundkörper 29 im führungsschiennahen Bereich des Stegteils 59 mit einer Ausnehmung 94 versehen, in welche der Rahmen 78 mit einem stegteilhahnen Bereich 96 formschlüssig eingreift. Zusätzlich ist der Rahmen 78 in einem stegteilfernen Bereich mit einem Befestigungsflansch 98 versehen, der über Befestigungsschrauben 100 mit einem stegteilfernen Bereich des Schenkels 61 des Grundkörpers 29 verschraubt ist. Der Befestigungsflansch 98 ist in einer Ausnehmung 102 des Schenkels

61 versenkt angeordnet, und die Befestigungsschrauben 100 sind in dem Befestigungsflansch 98 versenkt, wodurch eine glatte Oberfläche erreicht wird. Für die genaue Positionierung des Rahmens 78 und damit des Bremsschuhs 72 gegenüber der Bremsbahn 74 kann man auf Paßstifte zurückgreifen, die in entsprechende Paßbohrungen 104 in dem Rahmen 78 sowie dem Schenkel 61 eingesetzt werden.

Der Leitungsweg 88 für das Bremsmedium verläuft im wesentlichen U-förmig mit einer horizontal verlaufenden Hauptbremsleitung 106, die in ihrem Eingangsbereich eine Anschlußbohrung 108 mit Gewindeanschluß 110 aufweist und mit einer nicht dargestellten Versorgungseinrichtung verbunden ist. Von der Hauptbremsleitung 106 zweigen zwei Nebenleitungen 112 ab, die unter einem Winkel von ca. 40° konvergieren. Die Nebenleitungen 112 verbinden die Druckkammern 86 mit der Hauptbremsleitung 106 und der Versorgungseinrichtung.

Wird über den Leitungsweg 88 der Fluidruck des Bremsmediums in der Druckkammer 86 erhöht, wölbt sich der Flachmembranbereich 76 elastisch um die beiden Biegeachsen 77-1 und 77-2 zur Bremsbahn 74 hin und drückt den Bremsschuh 72 an die Bremsbahn 74. Durch entsprechende Abstimmung der Größe und Lage des Bremsschuhs 72 relativ zu dem Umriß des Flachmembranbereichs 76 läßt sich eine annähernd kardansche Lagerung des Bremsschuhs 72 erreichen, so daß der Bremsschuh 72 mit annähernd gleichen Flächenpressungen über den gesamten Anlagebereich zwischen Bremsschuh 72 und Bremsbahn 74 anliegt.

Wird der Druck in der Druckkammer 86 nachfolgend abgesenkt, so zieht sich der beispielsweise einstückig mit dem Rahmen 78 aus Stahl hergestellte Flachmembranbereich 76 elastisch in seine Planlage zurück und verdrängt das Bremsmedium aus der Druckkammer 86. Der mit dem Flachmembranbereich 76 verbundene Bremsschuh 72 löst sich von der Bremsbahn 74 und kehrt (bei entsprechender Drucksenkung) in seinen Ausgangszustand zurück. Soll die Bremseinrichtung 26 zur Schwingungsdämpfung des Grundkörpers 29 gegenüber der Führungsschiene 10 verwendet werden, so wird der Druck in der Druckkammer 86 des Bremskörpers 70 so eingestellt, daß der Bremsschuh 72 an der Bremsbahn 74 unter geringem Druck anliegt und somit die auftretenden Schwingungen gedämpft werden. Die Dämpfungskräfte werden dabei durch den Flachmembranbereich 76 auf den Grundkörper 29 übertragen.

Da die Gegenanlagefläche 84 ein Teil der Begrenzung der Druckkammer 86 bildet und die Nebenleitung 112 in einem Winkel von ungefähr 20° zur Symmetrieebene S-S des Bremskörpers 70 verläuft, kann die Nebenleitung 112 von der schienen nahen Seite des Schenkels 61 des Grundkörpers 29 aus eingebracht werden, wodurch zusätzliche Dichtmaßnahmen vermieden werden.

Die Bedeutung der erfindungsgemäßen Vorrich-

tung erkennt man ohne weiteres daran, daß die Brems-
einrichtung 26 aus wenigen und einfachen Teilen
besteht, wobei im drucklosen Zustand der Brems-
einrichtung 26 eine relativ genau definierte Lage des
Bremschuhs 72 gegenüber der Bremsbahn 74
gewährleistet ist und andererseits eine gleichmäßige
Druckeinwirkung des Bremschuhs 72 auf die Brems-
bahn 74 ermöglicht ist. Will man eine ständige definierte
Dämpfung unabhängig von dem Druck des Bremsmedi-
ums, so kann man den Rahmen 78 auch so justieren,
daß der Bremschuh 72 auch ohne Druckbeaufschlagung
mit definierter Anpreßkraft an der Bremsbahn 74
anliegt.

Die symmetrische Anordnung der beiden Brems-
schuhe 72 bezüglich der Symmetrieebene S-S sorgt für
die Vermeidung von Reaktionsmomenten beim Brems-
sen. Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen
Lösung kann darin gesehen werden, daß die Begren-
zungswände 70 leicht aus verschiedenen Materialien,
wie etwa Stahl oder Kunststoff hergestellt werden kön-
nen, bei Verschleiß leicht zu ersetzen sind und den
jeweiligen Gegebenheiten, sei es dem geforderten
Brems- oder Dämpfvermögen, angepaßt werden kön-
nen.

Wenn hier von Bremsen gesprochen wird, so soll
dieser Begriff auch das Feststellen der Führungswa-
genbaugruppe 20 in bestimmten Arbeitspositionen mit-
umfassen, auch dann, wenn das Anfahren dieser
Arbeitspositionen ohne bremsbedingte Verzögerung
geschieht.

Der Antrieb der Führungswagenbaugruppe 20
kann in bekannter Weise durch einen Spindeltrieb,
einen Kolbentrieb, Linearmotor oder Riementrieb erfol-
gen.

In der Ausführungsform nach den Fig. 6 und 7 sind
analoge Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen wie
in der Ausführungsform nach den Fig. 1 - 5, wobei
jedoch jeweils ein Apostroph hinter die jeweilige
Bezugsziffer gesetzt ist.

Gemäß Fig. 6 und 7 sind an den Schenkeln 61' des
Grundkörpers 29' der Bremsbaugruppe 26' Begrenzungswände 70' nach Art eines Biegebalkens
gelagert. Diese Begrenzungswände 70' weisen auf
ihrer dem jeweiligen Schenkel 61' zugekehrten Seite
Überstände 80' auf, welche jeweils einer Gegenanlage-
fläche 84' des zugehörigen Schenkels 61' anliegen.
Diese Überstände definieren zusammen mit der jeweili-
gen Gegenanlagefläche 84' und der jeweiligen Dichtung
85' Druckkammern 86', welche über die Leitungen 106'
und 112' mit einer Druckmittelversorgung verbunden
sind. Wenn Druckmittel durch die Leitungen 106' und
112' zugeführt wird, so wölben sich die Begrenzungswände 70' um Biegeachsen 77' zu den Bremsbahnen 74' hin, so daß die Bremschuhe 72' bremsend gegen die jeweiligen Bremsbahnen 74' angedrückt werden. Die Begrenzungswände 70' sind mit ihren Enden 79' in Kammern 81' von Endplatten 87' aufgenommen, so daß sie an den Enden festgelegt sind und sich nur in ihrer

Mitte, d.h. im Bereich der Biegeachsen 77', zylindrisch ausbauchen können. Die Abdichtung der Fluidendruckkammern 86' bleibt dank der durch die Überstände 78' gesicherten Dichtungen 85' dennoch erhalten.

Nach unten sind die Begrenzungswände 70' durch Befestigungsleisten 89' gesichert, die durch Nieten 91' an den Schenkeln 61' befestigt sind. Die Endplatten 87' sind an dem Grundkörper 29' der Bremsbaugruppe 26' durch Kopfschrauben 93' befestigt.

Die Ausführungsform nach den Fig. 6 und 7 ist grundsätzlich auch geeignet, zu einer sich 3-dimensional wölbenden Membranlösung umgestaltet zu werden. Man könnte eine solche Umgestaltung in der Weise vornehmen, daß man die Befestigungsleiste 89' zusammenhängend mit dem Rahmen 78' ausführt und die Oberkante des Rahmens 78' in eine Ausnehmung 96' eingreifen läßt. Dann ist der ganze Rahmen 78' relativ zu dem Schenkelteil 61' starr festgelegt und eine kupelförmige 3-dimensionale Wölbung findet im Zentralbereich 76' statt, wobei dieser Zentralbereich 76' dann wieder als allseitig starr eingespannte Membran zu verstehen ist, die sich um zwei orthogonal gekreuzte Achsen biegend zur Bremsbahn 74' hin auswölben kann.

Patentansprüche

1. Linearführungseinrichtung umfassend mindestens eine auf einem Führungsbahnsystem (10) geführte Führungswagenbaugruppe (20) mit einer Brems-
einrichtung (26) zur Abbremsung oder/und Fest-
stellung oder/und Schwingungsdämpfung der
Führungswagenbaugruppe (20) gegenüber dem
Führungsbahnsystem (10),
wobei die Bremsbaugruppe (26) mindestens eine
Bremsfläche (72) umfaßt, welcher mit der Füh-
rungswagenbaugruppe (20) zur gemeinsamen
Bewegung längs des Führungsbahnsystems (10)
verbunden ist, wobei weiter diese Bremsfläche (72)
zum reibenden Eingriff mit einer in Längsrichtung
des Führungsbahnsystems (10) verlaufenden
Bremsbahn (74) bestimmt und eingerichtet ist, und
wobei die Bremsfläche (72) durch einen flexiblen
Bremsflächenträger (70) getragen und durch Flui-
dendruckaufbau in einer an den Bremsflächenträ-
ger (70) angrenzenden Fluidendruckkammer (86)
gegen die Bremsbahn (74) andrückbar ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß der flexible Bremsflächenträger (70) mit einer
die Fluidendruckkammer (86) im wesentlichen nur
zur Bremsbahn (74) hin abgrenzenden plattenför-
migen oder flachschalenförmigen Begrenzungswand (70) ausgebildet ist, welche von sonstigen
Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86)
gesondert hergestellt ist, längs ihres Randbereichs
gegenüber sonstigen Begrenzungsteilen der Flui-
dendruckkammer (86) abgedichtet ist, längs wenig-
stens eines Teils ihres Randbereichs an der
Führungswagenbaugruppe (20) im wesentlichen

- starr befestigt ist und zumindest in einem Zentralbereich (76) ihrer Flächenausdehnung zu der Bremsbahn (74) hin elastisch wölbar ist.
2. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 1, 5
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs mit einem versteifenden Rahmen (78) ausgeführt ist.
 3. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 2, 10
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) einstückig mit dem versteifenden Rahmen (78) ausgebildet ist.
 4. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 3, 15
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremsfläche (72) einstückig mit der Begrenzungswand (70) ausgebildet ist, vorzugsweise als Teil eines vorspringenden Bremsschuhs (72). 20
 5. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 4, 25
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremsfläche (72) von einem Bremsschuh gebildet ist und daß der Verbindungsbereich des Bremsschuhs (72) mit der Begrenzungswand (70) von deren Randbereich allseitig Abstand hat. 30
 6. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 2 - 5, 35
dadurch gekennzeichnet,
daß der versteifende Rahmen (78) auf der von der Bremsfläche (72) abgelegenen Seite der Begrenzungswand (70) zur fluiddichten Anlage an einer Gegenanlagefläche (84) vorspringt.
 7. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 6, 40
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) an der Führungswagenbaugruppe (20) lösbar befestigt ist, insbesondere durch Schraubmittel (92,100) und/oder durch formschlüssigen Eingriff (bei 94). 45
 8. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 7, 50
dadurch gekennzeichnet,
daß die Führungswagenbaugruppe (20) zumindest im Bereich der Bremseinrichtung (26) im wesentlichen U-förmig ausgeführt ist mit einem einer Kopf- fläche (14) einer Führungsschiene (10) benachbarten Stegteil (59) und mit Seitenflächen (16) der Führungsschiene (10) benachbarten Schenkelteilen (61), wobei der Randbereich der Begrenzungswand (70) gegenüber der führungs- 55
 - schienennahen Seite eines Schenkelteils (61) abgedichtet ist.
 9. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 8, 60
dadurch gekennzeichnet,
daß ein dem Stegteil (59) naher Teil (96) des Randbereichs in die Führungswagenbaugruppe (20) formschlüssig eingreift und ein dem Stegteil (59) ferner Teil des Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe (20) unter Sicherung des formschlüssigen Eingriffs befestigt ist.
 10. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 9, 65
dadurch gekennzeichnet,
daß der Randbereich mindestens einen Befestigungsflansch (98) aufweist, welcher an einer dem Stegteil (59) fernen Endfläche des jeweiligen Schenkelteils (61) anliegt und dort - vorzugsweise durch Schraubmittel (100) - befestigt ist.
 11. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 8 - 10, 70
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremsfläche (72) zur Anlage an einer als Bremsbahn (74) ausgebildeten Bodenfläche einer in einer Seitenfläche (16) der Führungsschiene (10) versenkt liegenden Führungsnut ausgebildet ist, insbesondere wenn Flankenflächen (38,40) dieser Führungsnut zur Führung der Führungswagenbaugruppe (20) bestimmt und ausgebildet sind.
 12. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 11, 75
dadurch gekennzeichnet,
daß die Führungswagenbaugruppe (20) einen durch Rollmittel (34,36) an dem Führungsbahnsystem (10) geführten Laufwagen umfaßt.
 13. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 12, 80
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremseinrichtung (26) an dem Laufwagen angeordnet ist.
 14. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 12, 85
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremseinrichtung (26) als eine gesonderte, mit dem Laufwagen zur gemeinsamen Bewegung verbundenen Baugruppe ausgebildet ist.
 15. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 14, 90
dadurch gekennzeichnet,
daß die Bremseinrichtung (26) und der Laufwagen entweder unmittelbar oder unter Vermittlung eines Objekts bzw. einer Brücke miteinander verbunden sind.
 16. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 15, 95

dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) als Metallteil, insbesondere Stahlteil, oder als steifes Kunststoffteil hergestellt ist.

5

17. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 16,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) in ihrem Zentralbereich (76) um zwei zueinander im wesentlichen orthogonale Achsen (77-1,77-2) biegsam, d.h. wölbbarm ist. 10
18. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 2 - 17, 15
dadurch gekennzeichnet,
daß der Zentralbereich (76) der Begrenzungswand (70) nach Art einer rundum eingespannten Membran festgelegt ist. 20
19. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 - 16,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) nach Art eines Biegebalkens in zwei voneinander beabstandeten Teilbereichen ihres Randbereichs eingespannt ist. 25
20. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 19,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Begrenzungswand (70) an ihren in Längsrichtung des Führungsbahnsystems (10) beabstandeten Enden eingespannt ist. 30
21. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 20,
dadurch gekennzeichnet, 35
daß mindestens eines der Enden in einem Schlitz (81) einer Endplatte (87) aufgenommen ist.

40

45

50

55

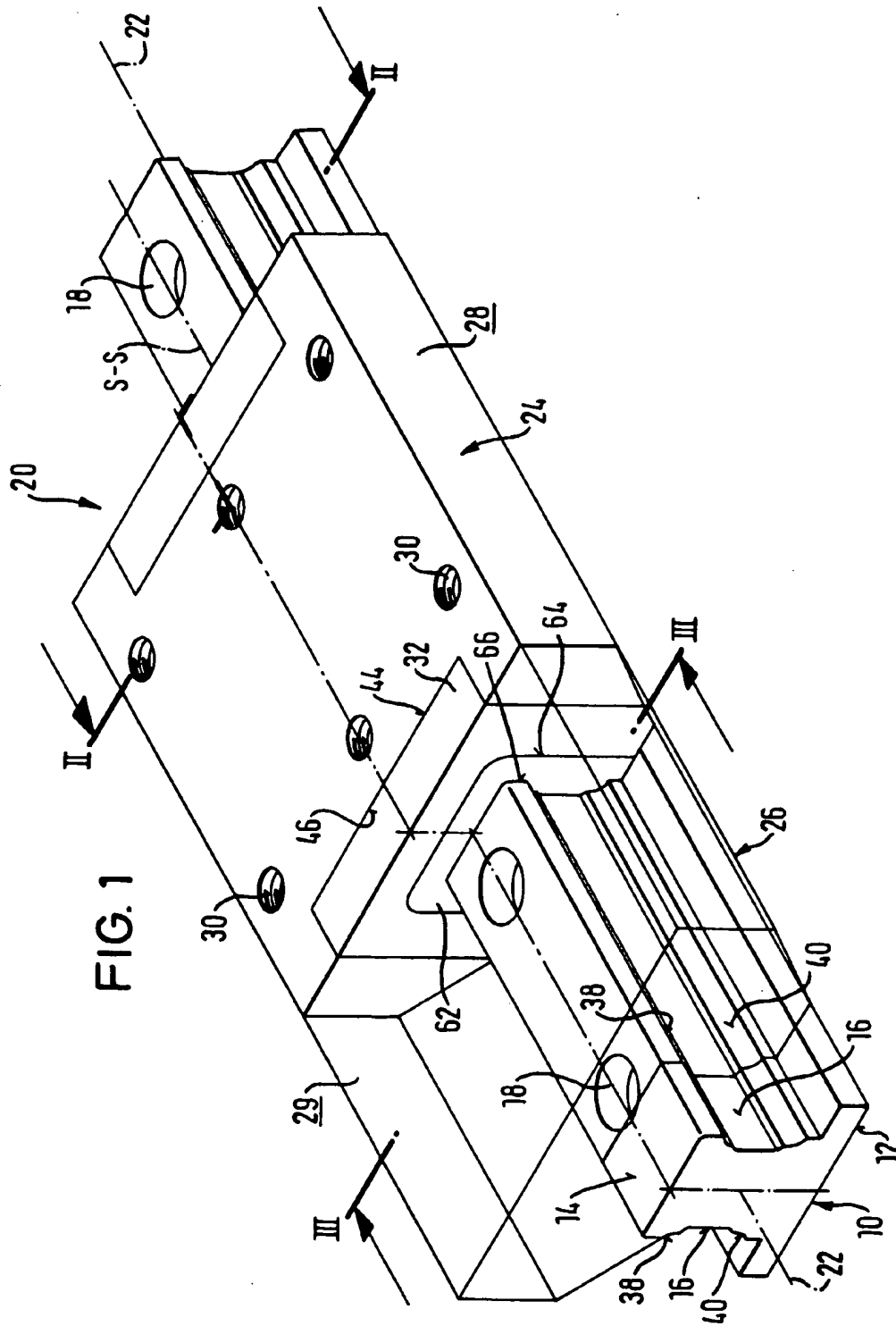


FIG. 2

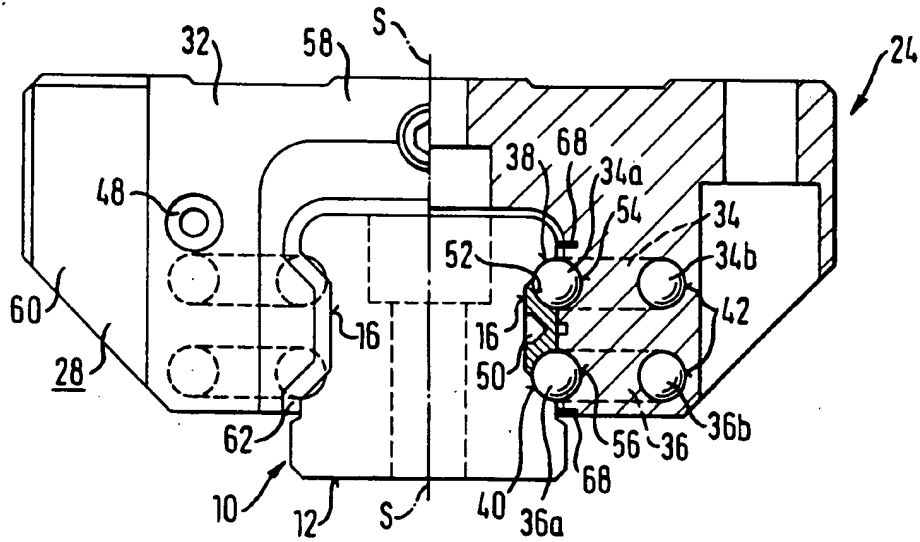
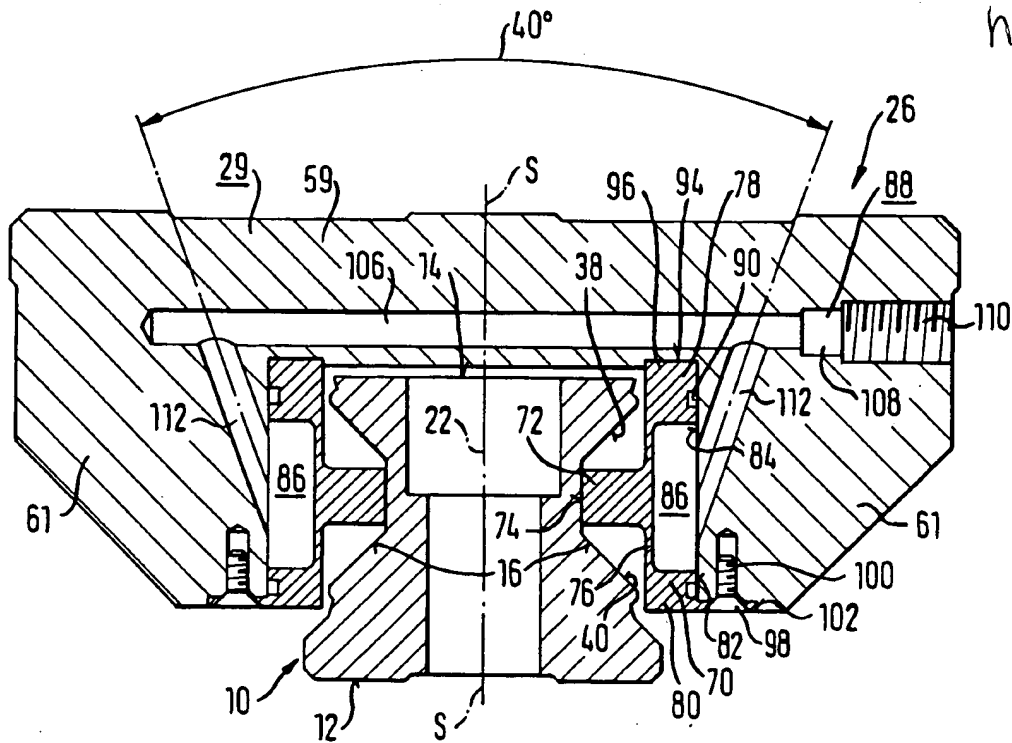


FIG. 3



note, 72
doesn't contact
the rolling
element
rolling
surf

FIG. 4

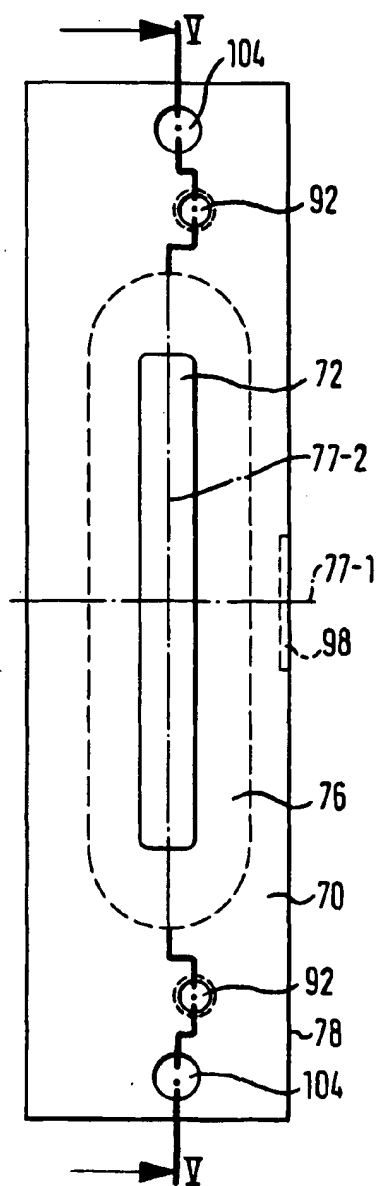
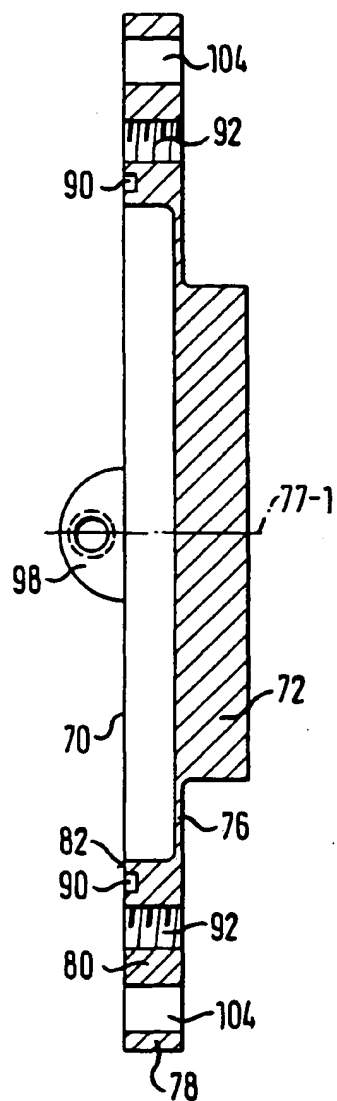


FIG. 5



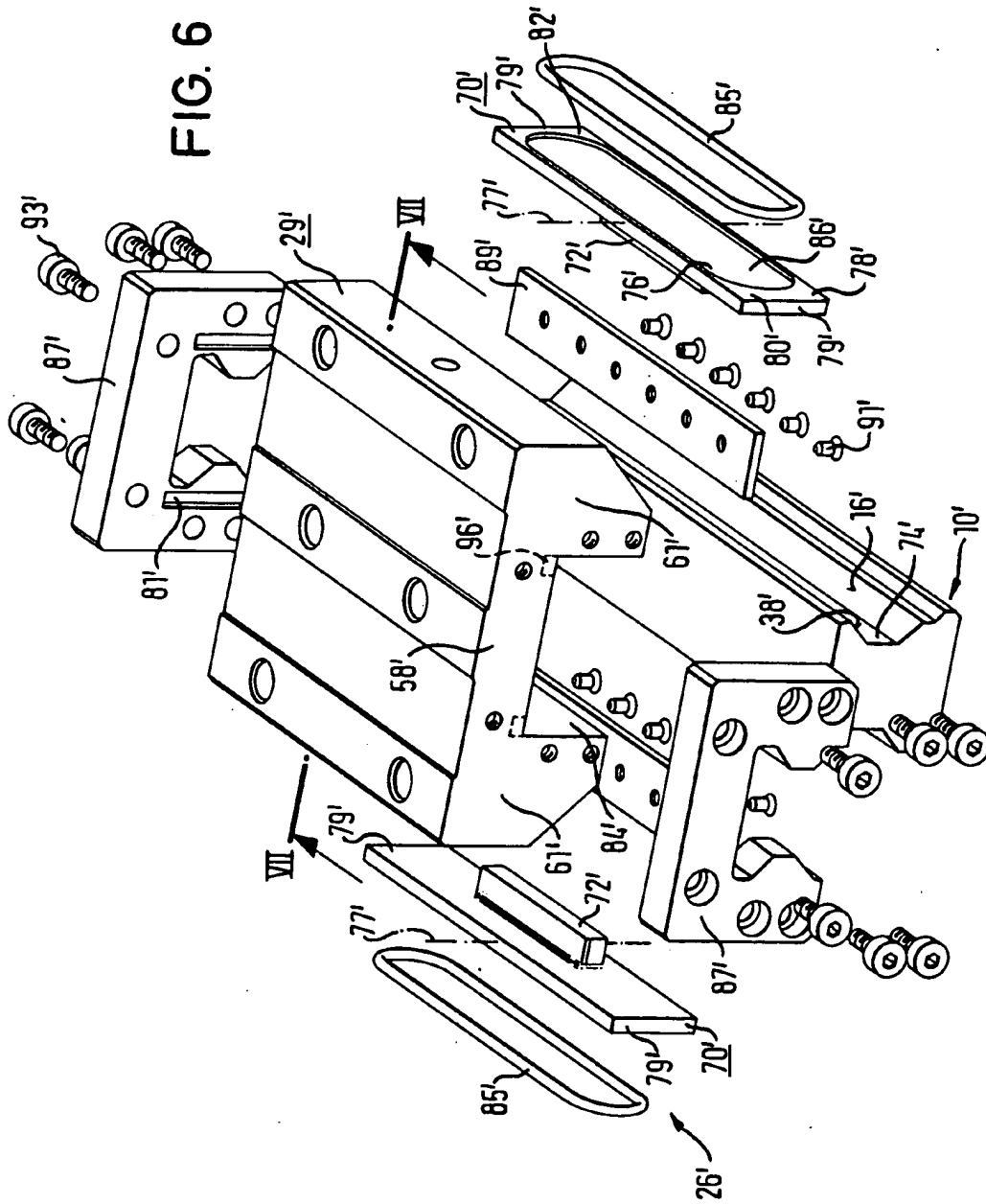
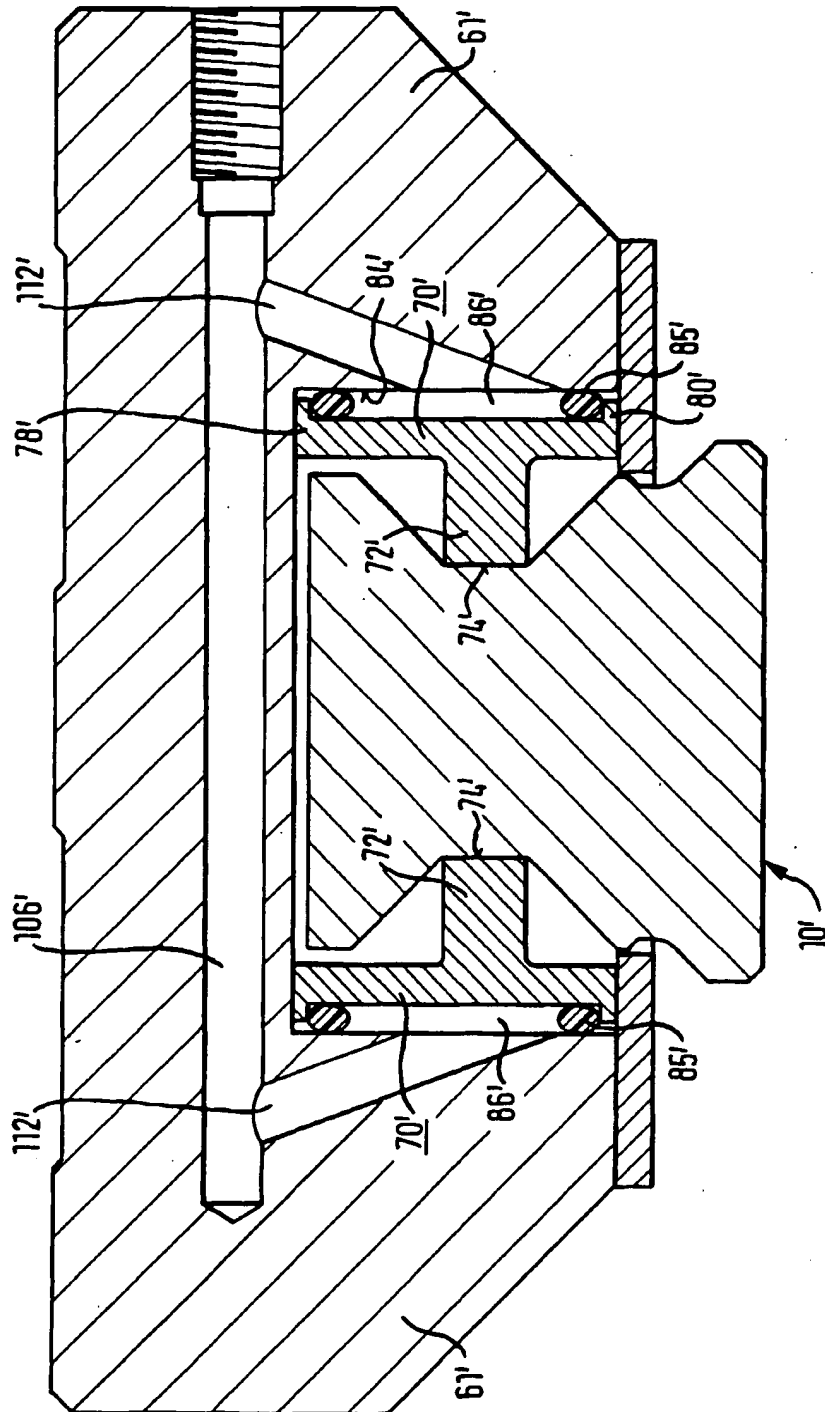


FIG. 7



DERWENT-ACC-NO: 1998-449169

DERWENT-WEEK: 200462

COPYRIGHT 2005 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Linear track guide device for vehicle - has brake device
for braking, fixture or vibration damping of assembly
group in relation to track system

INVENTOR: KLEIN, M; ROSSTEUSCHER, H ; SCHLERETH, R

PATENT-ASSIGNEE: DEUT STAR GMBH[DESTN]

PRIORITY-DATA: 1997DE-1038987 (September 5, 1997) , 1997DE-1008200 (February
28, 1997)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
DE 59811812 G	September 23, 2004	N/A	000	F16C 029/00
EP 861990 A2	September 2, 1998	G	013	F16C 029/00
DE 19738987 A1	September 10, 1998	N/A	000	F16C 029/10
EP 861990 B1	August 18, 2004	G	000	F16C 029/00

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK NL
PT RO SE SI CH DE FR GB IT LI

CITED-DOCUMENTS: No-SR.Pub

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
DE 59811812G	N/A	1998DE-0511812	January 29, 1998
DE 59811812G	N/A	1998EP-0101559	January 29, 1998
DE 59811812G	Based on	EP 861990	N/A
EP 861990A2	N/A	1998EP-0101559	January 29, 1998
DE 19738987A1	N/A	1997DE-1038987	September 5, 1997
EP 861990B1	N/A	1998EP-0101559	January 29, 1998

INT-CL (IPC): B23Q001/28, F16C029/00 , F16C029/06 , F16C029/10

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 861990A

BASIC-ABSTRACT:

The brake device (26) has at least one brake surface (72), which is connected
with the guide vehicle assembly group for common movement along the guide track

system (10). This brake surface is intended for friction engagement with a brake track (74) running in the longitudinal direction of the guide track system.

The brake surface is supported by a flexible carrier (70) and is pressable by fluid pressure build-up in a fluid pressure chamber (86) adjacent to the brake surface carrier against the brake track. The flexible brake carrier is formed with a plate-shaped or flat shell-shaped limiting wall limiting the fluid pressure chamber only to the brake track.

USE - Guiding and braking of vehicle on linear track.

ADVANTAGE - The brake device in a pressureless state guarantees a relatively well-defined position of the brake shoe against the brake track, with an even pressure effect of the shoe on the track.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.3/7

TITLE-TERMS: LINEAR TRACK GUIDE DEVICE VEHICLE BRAKE DEVICE BRAKE FIX VIBRATION

DAMP ASSEMBLE GROUP RELATED TRACK SYSTEM

DERWENT-CLASS: P56 Q62

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1998-350277